

„Vernetztes Verkehrsmanagement – Lösungen für die Mobilität von morgen.“

Milberg, Joachim

Veröffentlicht in:
Jahrbuch 2004 der Braunschweigischen
Wissenschaftlichen Gesellschaft, S.227-242



J. Cramer Verlag, Braunschweig

„Vernetztes Verkehrsmanagement – Lösungen für die Mobilität von morgen.“*

PROF. DR. ING. JOACHIM MILBERG

Präsident des arcatech Konvent für Technikwissenschaften,
Residenz München
Hofgartenstraße 2, D-80539 München

Sehr geehrter Herr Präsident Klein,
lieber Herr Kollege Bohnet,
meine sehr geehrten Damen und Herren,

zunächst möchte ich allen sehr herzlich danken, die am „Auszeichnungsprozeß“
für die Carl Friedrich Gauß-Medaille beteiligt waren.

Mein Dank gilt im besonderen auch Ihnen, Herr Professor Bohnet, für Ihre freund-
lichen und lobenden Worte.

Wer mich kennt, weiß: Reden auf meine Person machen mich immer etwas ver-
legen. Andererseits fühle ich mich natürlich außerordentlich geehrt und berührt
durch Ihre Laudatio.

Dieses Spannungsfeld macht ein wunderbarer Satz von Friedrich Hebbel deut-
lich, den ich hier gerne zitiere. Er lautet „Ich stehe hier als der, der ich bin und
betrachte bei Ihren Worten mit Wehmut den, der ich gerne wäre.“

Wie dem auch sei! Herzlichen Dank für die Auszeichnung mit der Carl Friedrich
Gauß-Medaille. Es ist mir eine große Ehre und Freude, sie entgegennehmen zu
dürfen.

Es ist mir ebenfalls eine große Freude, mit Ihnen im Rahmen meines Festvortra-
ges einige Gedanken zum Thema

„Vernetztes Verkehrsmanagement – Lösungen für die Mobilität von morgen“
austauschen zu können.

Die Begriffe „Mobilität“ und „Verkehrsmanagement“, auf deren vielfältige
Aspekte ich gleich noch im einzelnen eingehen werde, möchte ich zunächst
einmal in einen etwas größeren Zusammenhang einordnen.

* Vortrag anlässlich der Verleihung der Gauß-Medaille durch die Braunschweigische Wissen-
schaftliche Gesellschaft am 07. Mai 2004.

Mobilität gehört für mich zu den zentralen Triebfedern des Lebens und Wirtschaftens überhaupt. Denn das Streben des Menschen nach Mobilität – das durch die Erfindung des Rades eine neue Qualität bekommen hat – hat immer wieder neue zukunftsweisende Technologien hervorgebracht.

Und zukunftsweisende Technologien – kurz gesagt: Innovationen – sind von zentraler Bedeutung für die Zukunft von Volkswirtschaften im allgemeinen und für unser Land im besonderen.

Zwischen der Existenz und Intensität von Innovationstätigkeiten und dem Ausmaß gesamtwirtschaftlichen Wachstums besteht ein klarer, positiver Zusammenhang. Dieser Zusammenhang ist ebenso einfach wie evident – jedoch leider noch nicht genug gesellschaftlich verankert. Nichtsdestoweniger ist nachhaltiges Wachstum durch Innovationen eine volkswirtschaftliche Notwendigkeit.

Etwas weiteres ist evident, meine Damen und Herren. Wirtschaftswachstum und Mobilitätswachstum sind miteinander gekoppelt. Und von daher ist innovatives Verkehrsmanagement ebenfalls ein wichtiger Beitrag zu nachhaltigem Wachstum.

Damit komme ich zu den vielfältigen Aspekten von Mobilität und Verkehr. Da Wirtschaftswachstum und Mobilitätswachstum gekoppelt sind, wird auch zukünftig der Verkehr wachsen (hoffentlich, sollte man hinzufügen). Das belegen auch die statistischen Untersuchungen der letzten Jahre, insbesondere auch für den Güterverkehr, der in Europa nicht zuletzt aufgrund der Öffnung zu Osteuropa stark wächst und noch weiter wachsen wird.

Die Infrastruktur wurde allerdings bisher nicht entsprechend der zunehmenden Verkehrsnachfrage ausgebaut.

Zur Bewältigung dieser gestiegenen Nachfrage benötigen wir sowohl einen angemessenen Ausbau der Infrastruktur als auch gleichzeitig intelligente Lösungen zur Optimierung des Verkehrsablaufs.

Auf diesem Gebiet ist länderspezifisch und auf europäischer Ebene schon einiges geschehen, aber es gibt noch zu viele nicht genutzte Möglichkeiten.

Hierfür gilt es Grenzen im Denken und Handeln zu überwinden (im doppelten Sinne des Wortes).

Das ist eine Herausforderung an die Kreativität und Veränderungsbereitschaft von Wirtschaft, Wissenschaft, Gesellschaft sowie der Politik und das über die Ländergrenzen hinaus.

Diese Anforderungen gelten gerade im Feld der Mobilität, in dem immer auch Kreativität für überzeugende Zukunftslösungen gefragt ist. Restriktive, undifferenzierte Maßnahmen, wie z. B. Einfahrbeschränkungen in Städte oder Zwangseingriffe von außen in die Fahrzeugführung wären nicht immer der beste oder sogar richtige Weg.

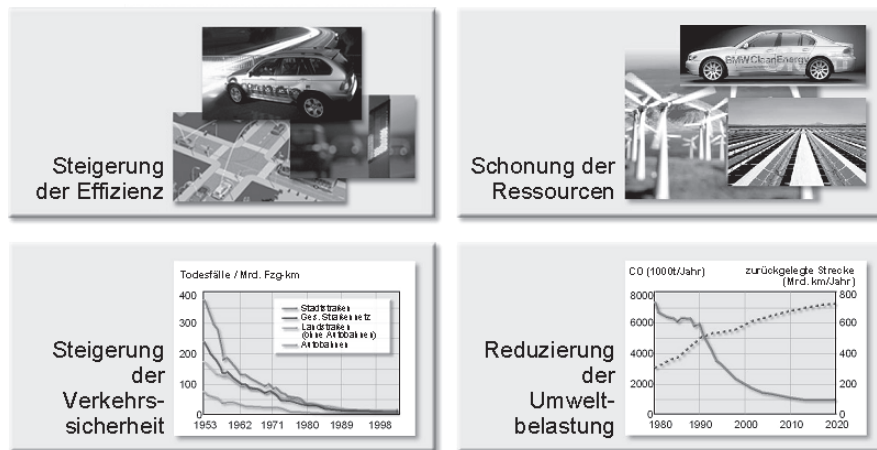


Bild 1: Ziele der Entwicklung von Mobilität und Verkehr

Es sollte also immer der Grundsatz bei der Lösungssuche gelten:

„Innovation vor Restriktion“

Innovationen dürfen hier natürlich nicht nur auf die Technik bezogen sein – technische Lösungen liegen zu vielen Problemen schon seit langem vor – sondern genauso bzw. mehr noch auf Verkehrsprozesse, neue Systemstrukturen und vor allem auch neue Betrachtungs- und Herangehensweisen.

Ich möchte Ihnen nun die Gliederungspunkte meines Vortrages vorstellen.

Zunächst werde ich die Mobilität von heute und die Herausforderungen der Mobilität von morgen skizzieren.

Danach stelle ich Ihnen Aspekte eines Vernetzten Verkehrsmanagements in Deutschland vor und werde es zum Abschluß meines Vortrages in den europäischen Zusammenhang stellen (Bild 1).

Aus Zeitgründen liegt der Focus in meinen Betrachtungen bei den Möglichkeiten der Effizienzsteigerung von Mobilität und Verkehr, und nicht auf den auch sehr wichtigen Aspekten, die Ressourcen zu schonen, die Umweltbelastung gering zu halten oder die Verkehrssicherheit weiter zu steigern.

Dabei muss angemerkt werden, dass in allen Bereichen große Fortschritte erreicht wurden, wie die Bilder zeigen.

Kommen wir zum ersten Vortragskapitel.

1. Mobilität heute und die Herausforderungen der Mobilität von morgen



Bild 2: Mobilität ist ein wertvolles Gut

Mobilität ist ein wesentlicher Aspekt unseres Lebens. Dies gilt sowohl für das private als auch für das wirtschaftliche Umfeld.

So betrachten wir die Möglichkeit, nach unseren eigenen Vorstellungen mobil zu sein, als Teil unserer Lebensqualität. Auf die Einschränkung oder Verteuerung von Mobilität reagieren deshalb viele Menschen äußerst sensibel. Wer nicht mobil sein kann – weil beispielsweise das Bein eingegipst ist, spürt, wie wertvoll das Gut Mobilität ist.

Einige Formen von Mobilität können eine ganz besondere Faszination entfalten. So hat etwa das Auto für viele einen Stellenwert, der weit über den Transportnutzen hinausgeht.

Der Schienenverkehr steht vor einer Renaissance, und Fliegen ist seit jeher Sinnbild für Status, Erlebnis und grenzenlose Freiheit.

Ausreichende Mobilität ist auch für den wirtschaftlichen Erfolg eines Landes eine wesentliche Voraussetzung. Ich sprach ja schon die Kopplung von Mobilität und Wirtschaftsleistung an (Bild 3).

Dieser Zusammenhang wurde für die verschiedensten Ländergruppen der Welt nachgewiesen.

(Pascal: Leben ist Mobilität, Mobilität ist Leben)

Mobilität manifestiert sich im Verkehr auf der Straße, der Schiene, dem Wasser und in der Luft. Verkehr hat aber auch seine Schattenseiten: Staus, Verspätungen, Unfälle, Geräusch, Abgase – einige Schlagworte im Zusammenhang mit Verkehr, wie viele ihn heute empfinden (Bild 4).

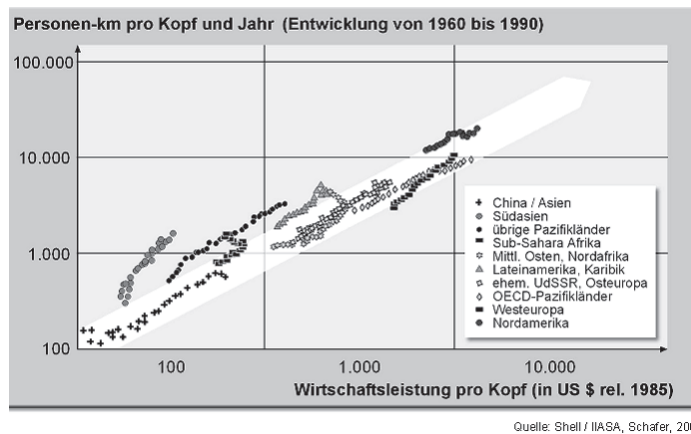


Bild 3: Mobilität und Wirtschaftsleistung

Und so wurde Verkehr zu einem Reizthema, bei dem für die einen die Vorteile der Mobilität überwiegen, für die anderen die Probleme überhand nehmen – zum Teil sind es je nach Blickwinkel dieselben Menschen.

Die unterschiedlichen Positionen werden in der Diskussion zwischen Politik, Wirtschaft, Verbänden und Öffentlichkeit häufig emotional und einseitig isoliert gegenübergestellt.

Dies gilt auch für den Ausbau der Infrastruktur (Bild 5).

In den vergangenen Jahren hat der Verkehr stark zugenommen. Die benötigte Infrastruktur ist jedoch nicht in gleichem Maße erweitert worden. Notwendige

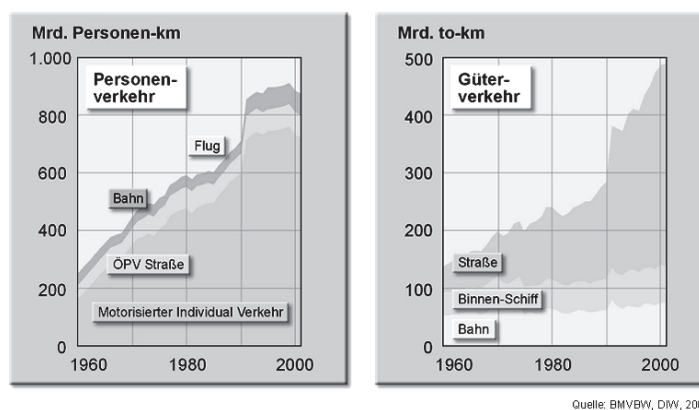


Bild 4: Verkehrsleistungen in Deutschland

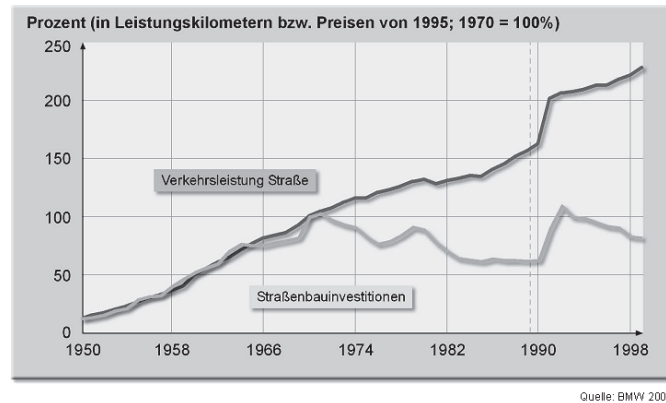


Bild 5: Verkehrsleistung und Straßenbauinvestitionen.

Erhaltungs- und Erweiterungsmaßnahmen scheiterten vor allem an fehlenden finanziellen Mitteln und an langwierigen Genehmigungsverfahren.

Angesichts der zunehmenden Probleme verstärkt sich nun die Diskussion über die Vor- und Nachteile des Verkehrs bzw. über die Gestaltung der Rahmenbedingungen.

Das hat zweifellos seine Berechtigung, ist aber oft geprägt von Ideologisierung und weniger von der Suche nach umsetzbaren Kompromissen.

Schon heute gibt es viele technische Lösungen, die Verkehr flüssiger machen können, wie z. B. intelligente Lichtsignalsteuerung in den Städten oder Schilderbrücken mit dynamischen Verkehrshinweisen. (Linienbeeinflussungsanlagen)

Es hängt also oft nicht an der Verfügbarkeit der Technik, sondern sehr oft an der Umsetzung.

Diese Zusammenhänge aufzuzeigen und auf eine Basis gesicherter Erkenntnisse zu stellen sowie Position gegenüber der Gesellschaft und der Politik zu beziehen, hat sich acatech zur Aufgabe gemacht.

Die Arbeitsgruppe Mobilität, die von Prof. Pischinger geleitet wird und der Experten aus Wissenschaft, Wirtschaft, Verbänden und auch der Politik angehören, strebt z. B. an, konkrete Handlungsbedarfe im Feld Mobilität und Transport zu identifizieren und zu priorisieren.

Will man den erreichten Lebensstandard in Deutschland und Europa künftig halten oder sogar steigern, muss man sich darüber im klaren sein, dass dies aller Voraussicht nach nur mit mehr Verkehr möglich sein wird. Noch gelingt es nicht, Wertschöpfung in größerem Umfang zu erzielen, ohne dabei zusätzliche Verkehrsnachfrage auszulösen (Bild 6).

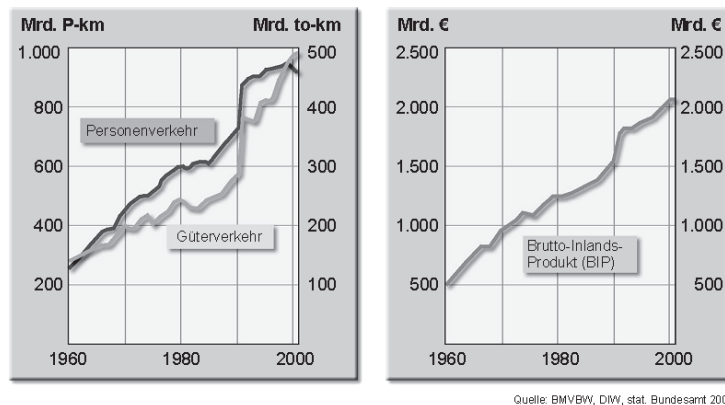


Bild 6: Wirtschaft und Verkehr in Deutschland

Seit 1990 entwickelt sich sogar der Güterverkehr aufgrund der veränderten Fertigungstiefen in der Wirtschaft stärker als das BIP.

Insofern müssen wir uns in den kommenden Jahrzehnten der Herausforderung stellen, Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig ihre zweifellos auch vorhandenen negativen Begleiterscheinungen zu verringern bzw. zu vermeiden.

Wie lassen sich denn die Trends der Mobilität für die Zukunft feststellen und hinsichtlich der Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft beschreiben?

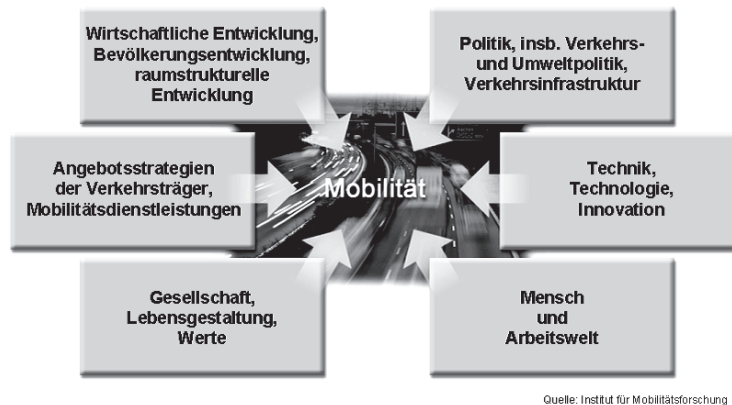
Dazu möchte ich zurückgreifen auf die Ergebnisse vom „Institut für Mobilitätsforschung“, einer Forschungseinrichtung der BMW Group. In einem umfassenden Szenarioprojekt mit ca. 50 Wissenschaftlern, Unternehmensvertretern unterstützt durch Beratungsfirmen wurden im Institut Vorstellungen zur Mobilitätsentwicklung bis zum Jahre 2020 erarbeitet.

Die BMW Group, die Deutsche Bahn und die Lufthansa sind Träger dieses Projektes, das vom BMBF gefördert wird.

In dieser Studie wurden zunächst die Einflussfelder für die Entwicklung der Mobilität, wie z.B. Wirtschaft, Politik, Technik, Gesellschaft und Mobilitätsangebotsstrategien, bestimmt (Bild 7).

In diesen Feldern wurden Annahmen zur Entwicklung unter zwei Szenarien „Reaktion/Aktion“ getroffen und daraus Trendaussagen abgeleitet.

Das wichtigste Fazit dieses Projektes gleich vorne weg: Es besagt, dass wir uns nur mit adäquaten Bedingungen für Mobilität und Verkehr wirtschaftlich und gesellschaftlich nach vorne entwickeln können. Es geht also darum, wie, und nicht, ob wir in Zukunft mobil sein wollen.



Quelle: Institut für Mobilitätsforschung

Bild 7: Einflussfelder für die Mobilitätsentwicklung

Das Szenario „Reaktion“ beschreibt davon ausgehend einen zukünftigen Entwicklungsverlauf, der dem in der Vergangenheit ähnelt: Einschneidende Entscheidungen und Maßnahmen werden nur dann umgesetzt, wenn offensichtliche Missstände es erfordern.

Geprägt ist der Verlauf durch eine schlechte Mobilitätssituation, Zukunftsangst, überzogene Individualität, Güterverkehrsteigerung ohne entsprechend angepasste Infrastruktur, nicht vorhandene Verkehrsentslastung durch den öffentlichen Verkehr oder durch technische Neuerungen. Allerdings steigt die Nachfrage im Luftverkehr deutlich an.

Das „Aktionsszenario“ geht dagegen davon aus, dass weitblickende, auf eine Optimierung des Verkehrssystems hinzielende Entscheidungen getroffen und sukzessive umgesetzt werden.

Das wirkt sich deutlich positiver auf das Mobilitätsgeschehen aus, da aufgrund der Weichenstellung zu mehr Intermodalität öffentliche Verkehrsträger attraktiver sind und mehr angenommen werden.

Die hier erzielten Erkenntnisse machen eines völlig klar: Es bedarf einiger wichtiger Entscheidungen zum richtigen Zeitpunkt, um Entwicklungen längerfristig in die eine oder andere Richtung zu lenken.

Dabei handelt es sich teilweise um schwierige und komplexe Sachverhalte, z.B. die Harmonisierung politischer Rahmenbedingungen innerhalb der EU. Dieser Aspekt des Ergebnisses sollte nicht unterschätzt werden.

Andere Faktoren haben ebenfalls erhebliche Bedeutung für die Entwicklung von Verkehr und Mobilität in Deutschland, sind aber einer Einflussnahme durch

Politik oder sonstiger gesellschaftlicher Gruppen kaum direkt zugänglich. Dazu zählen etwa die demografische Entwicklung oder das dominierende Mobilitätsleitbild der Bevölkerung.

Auf diese Aspekte kann man nur durch die Veränderung von Rahmenbedingungen sehr indirekt und langfristig Einfluss nehmen. Es ist deshalb wichtig, dass diese Faktoren durch Politik oder Wirtschaft rechtzeitig und in der richtigen Weise verändert werden.

Eine weitere Erkenntnis, die im Grunde seit langem bekannt ist, hat sich hier wieder bestätigt: Nachhaltige Mobilität kann nur erreicht werden, wenn unterschiedlichste Fachdisziplinen und die verschiedenen Akteure des Verkehrsgeschehens sich untereinander abstimmen.

Gerade bei verkehrspolitischen und mobilitätsrelevanten Entscheidungen handelt es sich in den meisten Fällen um die Suche nach dem besten Kompromiss. Wegen der häufigen Zielkonflikte kann es eine „allein selig machende“ Entscheidung meist nicht geben. Die Zersplitterung von Politik, Wirtschaft und Wissenschaft in Fachgebiete und Zuständigkeiten erschwert die Bewältigung dieser Herausforderung besonders.

Hieraus folgt: Dialog, Akzeptanz von Sachzwängen, gegenseitige Anerkennung der Kompetenz und jeweils anderer Sichtweisen sind wichtige Voraussetzungen für eine erfolgreiche Gestaltung zukünftiger Mobilität.

2. Vernetztes Verkehrsmanagement in Deutschland

Nachdem wir einen Blick auf die möglichen Entwicklungen der Mobilität und des Verkehrs im allgemeinen geworfen haben, möchte ich Ihnen nun einen Einblick geben, welche Zukunftslösungen es mit „Vernetztem Verkehrsmanagement“ aus deutscher Sicht geben kann und wo die Grenzen liegen können.

Dabei handelt es sich meines Erachtens um eine Optimierungsaufgabe in den Feldern Verkehrsträger, Verkehrswege und Transportkette, die für sich und im Zusammenspiel unter verschiedenen Einflussparametern optimiert werden müssen (Bild 8).

Wichtige Einflussparameter sind dabei die Anforderungen der Nutzer und Anbieter, die Akzeptanz der Gesellschaft, die technische Entwicklung und die Vorgaben der Politik in Deutschland, Europa und teilweise auch darüber hinaus.

Dazu ist schon viel wissenschaftlich gearbeitet worden. Ich möchte exemplarisch zurückgreifen auf konkrete Ergebnisse einer Studie, die das Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der TU Darmstadt, Prof. Dr.-Ing. Manfred Boltze, im Auftrag der BMW Group angefertigt hat.

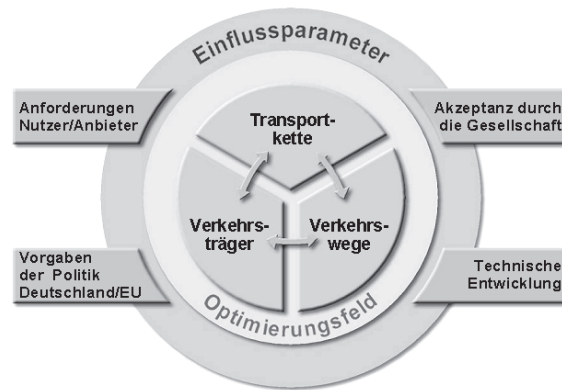


Bild 8: Aspekte zur Optimierung des Verkehrs

Die Studie zeigt, dass in Deutschland viele Technologien im Verkehrsmanagement schon lange intensiv eingesetzt oder intensiv entwickelt werden.

Beispiele hierfür sind Verkehrsbeeinflussungsanlagen und Wechselwegweiser auf Bundesautobahnen, Navigationssysteme in den Kraftfahrzeugen, verkehrsabhängige Lichtsignalsteuerung mit Bevorrechtigung von Bussen und Bahnen in den Städten, Fahrgastinformationen, Parkleitsysteme und vieles mehr (Bild 9).



Quelle: Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der TU-Darmstadt, Prof. Dr.-Ing. M. Boltze

Bild 9: Weit entwickelte Technologien

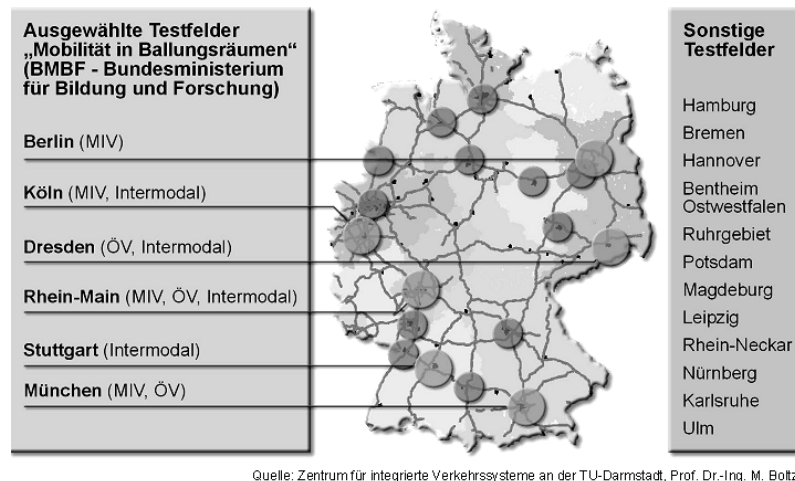


Bild 10: Zahlreiche Demonstratoren

Diese einzelnen Maßnahmen sind in der Literatur bereits umfassend dokumentiert. In zahlreichen großen Städten und Ballungsräumen Deutschlands gibt es Pilotprojekte und Demonstrationen für ausgewählte Maßnahmen des Verkehrsmanagements.

Dennoch ist festzustellen, dass die Anwendung der meisten Maßnahmen noch nicht weit verbreitet ist. Das gilt z.B. für die Verkehrsbeeinflussung auf Bundesautobahnen oder für Informationen zur aktuellen Verkehrslage, aber vor allem für die untergeordneten Netze und in Städten.

Zur Einschätzung des Status quo im Verkehrsmanagement in Deutschland wurden in der von mir erwähnten Studie achtzehn Ballungsräume untersucht, in denen Verkehrsmanagement in Forschungsprojekten, Demonstratoren sowie in praxisnahen Anwendungen entwickelt wurden bzw. werden (Bild 10).

Neben Recherchen in Literatur und Internet wurden die in den Regionen bearbeiteten Inhalte sowie der Anspruch und Stand der Projekte vor allem durch persönliche Befragungen von Projektverantwortlichen der Regionen ermittelt.

Als Ergebnis zeigt sich, dass doch entscheidende Umsetzungshemmnisse zur Einführung und zum Betrieb eines anspruchsvollen Verkehrsmanagements bestehen.

Die wichtigsten Hemmnisse auf übergeordneter Ebene betreffen z. B. die Finanzierung von Verkehrsprojekten, mangelnde Zielorientierung aufgrund unterschiedlichster Zielvorstellungen von Nutzern, Betreibern und den Kommunen

bei Planung und Durchführung, Schwächen in der kooperativen Zusammenarbeit aller Betroffenen sowie mangelnde funktionale- technische und organisatorische Integration.

Auf letztere möchte ich etwas näher eingehen.

Beispiele für Mängel in der funktionalen Integration liegen in der Intermodalität, Multifunktionalität und Interoperabilität.

Andere Schwachstellen sind noch immer zu wenig ausgeprägtes Denken und Handeln in Maßnahmenbündeln. Darüber hinaus fehlt es daran, bauliche und betriebliche Maßnahmen integriert zu betrachten.

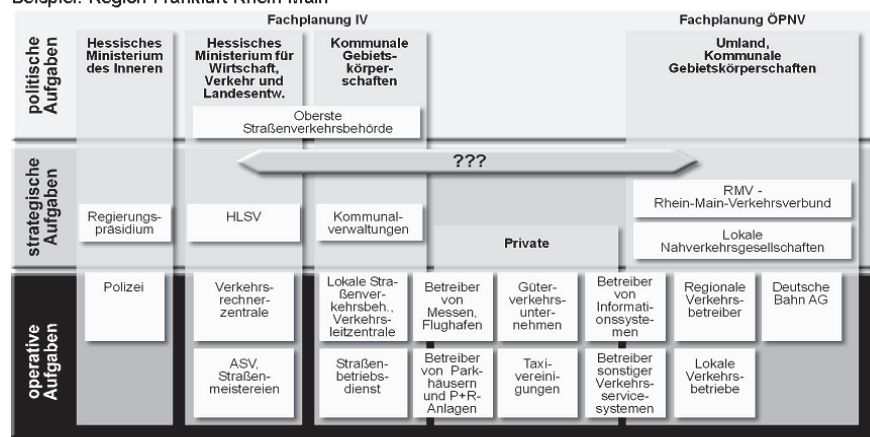
Oftmals werden die funktionalen Zusammenhänge unzureichend betrachtet oder auch das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu wenig berücksichtigt.

Mängel bei der technischen Integration liegen in fehlenden technischen Schnittstellen, in der zu geringen Nutzung der Fusion technischer Komponenten oder der Fusion von Daten.

Schwächen in der organisatorischen Integration zeigen sich zum Beispiel an einer nicht klaren oder sachgerechten Verteilung von Zuständigkeiten, an mangelhafter Kooperation oder daran, dass Betreibermodelle sich als nicht dauerhaft tragfähig erweisen (Bild 11).

In einigen Fällen scheitern Maßnahmen auch daran, dass Nutzen und Kosten an verschiedenen Stellen entstehen und ein Interessenausgleich nicht vereinbart werden kann.

Beispiel: Region Frankfurt Rhein-Main



HLSV: Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen ASV: Ämter für Straßen- und Verkehrswesen
Source: Zentrum für integrierte Verkehrssysteme an der TU-Darmstadt Prof. Dr.-Ing. M. Boltze

Bild 19: Mangelhafte Kooperation/Organisatorische Integration

Zusammenfassend kann man für Deutschland sagen, dass, wie wir hören konnten, die wirklich schwer lösbaren Aufgaben für die Zukunft weniger die technischen Probleme betreffen, sondern eher in der Anwendung der vielfältigen Möglichkeiten liegen, die uns die Technik bietet.

Immerhin ist die Stärke Deutschlands – trotz aller gerade gemachten Erfahrungen (Memo: Toll Collect) – die Systemintegration.

Diese Stärke kann Deutschland jedoch nur ausspielen bei einem optimalen Zusammenspiel der von mir schon anfangs vorgestellten Einflussparameter.

Gerade hier sieht sich die bereits erwähnte Arbeitsgruppe „Mobilität“ von acatech, dem Konvent für Technikwissenschaften der Union der deutschen Akademien der Wissenschaften in der Pflicht.

acatech hat es sich als unabhängige Institution zur Aufgabe gemacht, sachlich über die aktuelle Situation zu berichten und zukünftige Lösungsmöglichkeiten anzustoßen.

3. Die europäische Dimension eines vernetzten Verkehrsmanagements

Damit komme ich zu meinem dritten und letzten Punkt im Vortrag.

Die Problemstellungen von Mobilität und Verkehr in Europa sind vielfach ähnlich gelagert wie die in Deutschland.

So zeigen die Prognosen zum Verkehrswachstum fast überall in Europa deutlich nach oben. Damit müssen Infrastrukturfragen und andere Aspekte für den grenzüberschreitenden Verkehr auf europäischer Ebene behandelt werden. Das gilt auch für Sicherheits- und Umweltfragen, die sich aus dem Wachstum von Mobilität und Verkehr ergeben.

Die europäische Politik ist hier besonders gefordert, bestehen doch im Hinblick auf gemeinsame Lösungen große Unterschiede zwischen den einzelnen Ländern hinsichtlich Verkehrsstrukturen, Systemtechniken und Datenprotokollen sowie den rechtlichen, organisatorischen Zuständigkeiten und finanziellen Voraussetzungen, die für eine Integration im Verkehrsbereich zu beachten sind.

Sprachliche und kulturelle Barrieren, die es zu überwinden gilt, kommen noch hinzu.

Die verkehrliche Problemsituation ist also in der europäischen Dimension noch eine Stufe komplexer als die länderspezifische.

Ungeachtet dessen fördern die Forschungsprogramme der europäischen Kommission viele Projekte, wie z.B. in den Bereichen strategischer Informationssy-

steme, Öffentlicher Nahverkehr, Integriertes Verkehrsmanagement und Reise- und Verkehrsinformationen.

Man kann feststellen, dass sich solche Förderungen stimulierend auf Verkehrsbauwerke in den Mitgliedsländern der EU auswirken.

Die Europäische Kommission hat Grundlagen für Lösungsansätze auf europäischer Ebene gelegt.

So ebnete z.B. der Vertrag von Maastricht den Weg für eine gemeinsame Verkehrspolitik in Europa, in dem politische, institutionelle und finanzielle Grundlagen für die EU festgeschrieben wurden. Außerdem wurde das Konzept des transeuropäischen Netzes verankert, wodurch ein Leiterschema für die Verkehrsinfrastruktur auf europäischer Ebene entwickelt werden konnte, für die Finanzmittel der Gemeinschaft bereitgestellt werden.

Auf diesen Grundlagen entstand das sogenannte Weißbuch der Kommission in dem die zukünftige Entwicklung der Verkehrspolitik für einen Zeitraum von 10 Jahren vorgestellt wird. Das letzte Weißbuch wurde Ende 2001 veröffentlicht. Es enthält eine Vielzahl von Maßnahmen für die Zeit bis 2010.

EU-Kommissarin de Palacio, hat das Weißbuch mit den folgenden Worten kommentiert:

“Die europäischen Bürger verdienen ein leistungsfähiges Verkehrssystem, das Qualität und Sicherheit gewährleistet, und das Weißbuch legt durch einen phantasievolleren und rationelleren Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel und Infrastrukturebenen den Grundstein dafür.“

Es ist sehr zu begrüßen, dass mit dem Instrument des Weißbuches eine Zielrichtung europäischer Verkehrspolitik gegeben wird.

Die Frage muss aber erlaubt sein, ob diese Ziele z.B. nah genug an der Wirklichkeit von Verkehrsnachfrage und -angebot liegen, die Meinungsmehrheit der Bürger berücksichtigen und auf die Notwendigkeiten für die Wirtschaft ausgerichtet sind.

Den engen Zusammenhang zwischen Mobilitäts- und Verkehrswachstum und dem der Wirtschaft sowie den enormen Zuwachs des Güterverkehrs in Europa hatte ich schon herausgestellt.

Zur Bewältigung dieses Problems werden wir um mehr Infrastruktur keinesfalls herumkommen. Intelligentes Verkehrsmanagement kann und wird einen Lösungsbeitrag bringen, aber es kann eben nur ein Beitrag sein.

In diesem Zusammenhang darf auch nicht die europaweite Aufnahmefähigkeit der Schiene überschätzt werden. Abgesehen von einigen wenigen Projekten,

wie z.B. dem Eurostar Paris-Brüssel-London kann noch nicht von einem interoperablen transeuropäischen Schienennetz gesprochen werden.

Bis auf lange Zeit wird die Straße weiter die Hauptlast des Verkehrswachstums tragen müssen und das geht nur bei entsprechender Infrastruktur.

Die Haushaltslage in allen Ländern der EU ist allerdings so angespannt, dass eine ausreichende Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur und ihre Erhaltung gefährdet sind.

In den Ländern der EU bestehen große Unterschiede in den Finanzierungssystemen für den Verkehr, wie z.B. Kraftstoffsteuer, Fahrzeugsteuer sowie Straßennutzungsgebühren.

Bei letzterem gibt es unterschiedliche Zahlungsabwicklungen, die von Vignetten über Zahlstellen bis hin zu telematischen Systemen reichen.

Ein solches telematisches System steht vor der Einführung in Deutschland. Von einer Harmonisierung in der EU kann allerdings noch nicht die Rede sein.

Drei Ziele für Harmonisierungsbestrebungen möchte ich aus meiner Sicht nennen.

Erstens:

Die Finanzmittel, die durch die Besteuerung von Mobilität eingenommen werden, sollten auch für die Mobilität wieder ausgegeben werden, also zweckgebunden sein!

Zweitens:

Es sollten die Lösungen bevorzugt verfolgt werden, die europaweit eingesetzt werden können!

Drittens:

Mobilität darf für die Nutzer in Summe nicht unakzeptabel teurer werden!

Meine sehr verehrten Damen und Herren,
abschließend möchte ich zusammenfassen:

Das Institut für Mobilitätsforschung hat in einer Studie die vielfältigen Einflußumfelder für die Entwicklung der Mobilität bestimmt.

Diese Studie sagt, wie auch andere, starkes Mobilitätswachstum in Europa und hier vor allem im Güterverkehr voraus.

Zur Bewältigung dieses Verkehrswachstums benötigen wir sowohl einen angemessenen Ausbau der Infrastruktur als auch gleichzeitig vernetzte Verkehrslösungen zur Optimierung des Verkehrsablaufs.

Innovative Lösungen sind dabei restriktiven vorzuziehen.

Technische Lösungen stehen für ein vernetztes Verkehrsmanagement in Deutschland und auch in anderen europäischen Ländern zur Verfügung, es fehlt aber an der Finanzierung und zielgerichteten Umsetzung.

Die europäische Dimension übergreifender Verkehrslösungen ist zwar komplexer, trotzdem ist eine harmonisierte Umsetzung anzustreben.

Hier liegen sowohl länderspezifisch als auch europaweit noch viele Aufgaben vor uns.

acatech arbeitet eng mit dem Verband der europäisch organisierten Akademien – Euro-CASE – zusammen, um auch die europäischen Anforderungen bei der Priorisierung der wichtigsten Handlungsbedarfe einzubeziehen und so einen Beitrag zur Wegbereitung für die besten Lösungen zur Zukunftssicherung der Mobilität in Europa zu leisten.

Ich danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit.